ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 40 gr.**

Nr. 20. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 31 maja 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 215

Statek boczno-kołowy dla żeglugi wiślanej.

A. Potyrała

Ze względu na ożywiający się ruch żeglugowy na naszych rzekach, a zatem konieczność zbudowania szeregu nowych statków tak pasażerskich jak towarowych i holowniczych, podajemy poniższe szczegóły do wiadomości sfer zainteresowanych, w przekonaniu, że niejeden fakt tutaj poruszony przyczyni się do jaśniejszego sprecyzowania swego poglądu na sprawę taboru rzecznego wśród towarzystw żeglugowych.

Na zamówienie „Towarzystwa Żeglugi Parowej M. Friedman" w Warszawie, w dokach „Stoczni Gdańskiej" zbudowany został statek boczno-kołowy, przeznaczony dla przewozu pasażerów i ładunków na Wiśle Środkowej, a więc od Warszawy począwszy wdół rzeki.

Ciężkie warunki żeglugowe na tym odcinku Wisły, ze względu na nieuregulowanie jej koryta, kazały budowę tą prowadzić ze szczególną dokładnością, a ograniczenie zagłębienia statku, w celu utrzymania żeglugi nawet w okresie niskiego stanu wody, spowodowało nadzwyczaj troskliwą budowę kadłuba i maszyny statku, by te, przy najwyższych obciążeniach jednostkowych, materjałów użytych do budowy, mogły w każdym wypadku załadowania pracować bez nagany. Jeśli zważymy, że grubość materjału ograniczona została do minimum, dla uzyskania jak najmniejszego ciężaru własnego statku, a naprężenie jednostkowe niektórych części konstrukcyjnych leży daleko poza 1000 kg. na cm², musimy przyznać, że konstrukcja i wykonanie statku musiały być gruntownie przemyślane, a materjały użyte do budowy jaknajlepsze.

Opis kadłuba.

Wymiary główne statku są następujące:

długość całkowita	65,5 m.
długość między pionami	60,0 m.
szerokość całkowita	11,2 m.
szerokość na wręgach	6,45 m.
wysokość boczna	2,5 m.
zagłębienie bez ładunku	0,485 m.
zagłębienie maksymalne	0,7 m.

Statek jest jednopokładowy, podzielony na pięć oddziałów czterema grodziami wodoszczelnemi. Przedział środkowy zajmuje maszynownia, do której po bokach przylegają skrzynie bocznokołowe. Główny przedział przed maszynownią zajmują sypialnie klasy III-ciej z 48 miejscami, poza maszynownią znajdują się sypialnie klasy I-szej z 60 miejscami i odpowiedniem wyposażeniem w umywalnie i W. C.

Jadalnia, palarnia i bufet klasy I-szej znajdują się na pokładzie głównym w tylnej części okrętu, natomiast bufet klasy III-ciej przed maszynownią, również na głównym pokładzie.

Pokład spacerowy dla przebywania na wolnem powietrzu, w którego poziomie znajduje się także mostek kapitański, urządzony jest poza maszynownią dla pasażerów klasy 1-szej, na przedzie dla klasy 3-ciej.

Kajuty kapitana statku i maszynisty znajdują się pod głównym pokładem, pomiędzy sypialnią klasy 3-ciej a maszynownią. Na dziobie statku przewidziane są pomieszczenia dla restauratora, 2 stewardów i 3 palaczy, przyczem ci pierwsi przechodzą przez sypialnie klasy 3-ciej, natomiast palacze wychodzą na pokład główny. Na rufie statku znajdują się pomieszczenia dla kucharza i 3 marynarzy, do których schodzi się z pokładu głównego odpowiednim włazem. Kontroler, sternik i maszynista pomocniczy, jak też 2 chłopców okrętowych mają swe kajuty w nadbudówce na skrzyni boczno-kołowej. Również tutaj umieszczone zostały kuchnia, zapasy i toalety.

Ściany kabin sypialnych wykonane są z drzewa dychtowego, podłogi z drzewa sosnowego pokryte linoleum względnie zapuszczane farbą olejną.

Wyposażenie sypialni jest mniej więcej tego rodzaju jak wagonów sy-

pialnych na kolejach żelaznych klasy 1-szej wzgl. 3-ciej, to samo odnosi się do toalet i W. C.

Salony odznaczają się gustownym doborem kolorów ścian, podłogi i sufitów wyłożonych drzewem, jak też wewnętrznego urządzenia. Wszelkie okucia drzwi i okien, następnie schody i inne części w kajutach i salonach wykonane są z mosiądzu.

Na dostateczną ilość światła dziennego w sypialniach i przedewszystkiem w salonach została zwrócona szczególna uwaga. Tak samo przewietrzanie kabin i oświetlenie sztuczne znalazło rozwiązanie techniczne bez zarzutu. Ogrzewanie pomieszczeń, tak dla pasażerów jak załogi odbywa się przy pomocy pary, dostarczanej z maszynowni.

Kuchnie i bufety zaopatrzone są w niezbędne naczynia dla przygotowania tak ciepłych jak zimnych potraw i napojów, koniecznych podczas kilkugodzinnych podróży.

Wyposażenie statku pod względem nautycznym odpowiada przepisom dla żeglugi rzecznej. W budce sterniczej znajduje się koło sterowe, które jest bezpośrednio złączone z maszyną sterową, na głównym pokładzie, poza maszynownią, a ta przy pomocy odpowiednich przewodów łańcuchowych z kwadrantem sterowym na rufie. Na dziobie i rufie statku znajdują się kotwice z odpowiedniemi dźwigami ręcznemi, do ich wyciągania. Na przodzie okrętu przewidziany jest silny reflektor elektryczny, dla umożliwienia żeglugi w nocy. Poza tem na maszcie i na tyle okrętu, jak też po bokach mostku kapitańskiego znajdują się latarnie sygnalizacyjne. Na poziomie pokładu spacerowego na skrzyniach bocznych kół są umieszczone dwie łodzie ratunkowe.

Kadłub statku wykonany jest ze stali siemens-martinowskiej. Stewa przednia, belkowa, ze stali kutej, tylnia częściowo ze stali lanej. Wręgi stalowe, na przodzie statku wzmocnione dla żeglugi w zimie. W obrębie maszynowni wbudowane zostały wręgi ramowe dla usztywnienia konstrukcyi. Grodzie wodoszczelne, odpowiednio do możliwego nacisku wody wzmocnione. Poszycie zewnętrzne kadłuba z blach stalowych, w obrębie dzioba ze wzmocnieniem przeciwlodowem. Pokłady wzmocnione wstęgami skośnemi ze stali i pokryte dylami sosnowemi. W obrębie maszynowni pod pokładem drewnianym jest położone poszycie z blach ryflowanych. Wzmocnienie pokładu głównego uskutecznione jest 2 dźwigarami przeprowadzonemi przez całą długość statku. Skrzynie bocznokołowe odznaczają się szczególnie silną konstrukcją.

Ster statku jest wykonany jako t. zw. wypornościowy, przez co ciężar jego zrównoważa się z wyporem wody, co odciąża trzon steru. Statek na dziobie i rufie ma oszańcowanie ochronne, natomiast na całej długości pokładu głównego, jak też pokład spacerowy jest otoczony poręczami z rur żelaznych.

Ponad pokładem spacerowym przewidziany jest dach z płótna żaglowego, dla ochrony przed słońcem i deszczem pasażerów, chcących przebywać na wolnem powietrzu.

Części pokładu głównego niezajęte przez nadbudówki, ze względu, że pasażerowie normalnie będą się znajdować na pokładzie spacerowym, względnie w salonach, będą mogły być wykorzystane dla ładunków w postaci skrzyni i baryłek. Tego ładunku pokładowego można załadować ponad 50 000 kg.

Podczas przejazdów niedzielnych i świątecznych statek ten będzie mógł zabrać na pokład około 1 000 pasażerów.

Opis maszynowni.

Dla ograniczenia ciężaru maszynowych urządzeń zostały maszyna główna i kocioł parowy zbudowane w specjalny, dotąd prawie niepraktykowany sposób, który okazał się bardzo praktyczny; oto poszczególne części maszyny parowej, więc cylindry, łożyska, i wał korbowy są przymocowane na przewidzianych w tym celu miejscach na kotle parowym, który w ten sposób tworzy niejako korpus maszyny parowej, o wielkiej sztywności.

Kocioł parowy o powierzchni ogrzewalnej 85 m^2, powierzchni rusztów 2,55 m^2 i ciśnieniu 12 atm., jest typu okrętowego, walczakowaty o 2 płomienicach, z powracającym płomieniem. Ciąg naturalny otrzymuje kocioł przez komin wysoki 9 m. ponad poziomem rusztu. Komin statku, ze względu na przejazd pod mostami na Wiśle, posiada mechanizm do nachylania. Kocioł ma palenisko na węgiel, który znajduje się w poprzecznych bunkrach węglowych. Na odpowiednich miejscach kotła znajdują się wspomniane odlewy stalowe znitowane z płaszczem kotła, do których przyśrubowana jest maszyna parowa.

Parowa maszyna typu sprzężonego posiada następujące wymiary:

średnica cylindra wysokiego ciśnienia	330 mm,
średnica cylindra niskiego ciśnienia	610 mm,
skok tłoków	700 mm,
ilość obrotów na minutę	60
moc indykowana	200 KM.

Cylinder wysokiego ciśnienia znajduje się na prawej, cylinder niskiego ciśnienia na lewej burcie. Wał korbowy, umieszczony z tyłu kotła, składa się z 2 części, złączonych z sobą w środku, a przeprowadzonych aż przez koła łopatkowe. Znajdujące się na wale korbowym mimośrody napędzają bezpośrednio pompy pomocnicze, t. zn. 2 pompy powietrzne każda o średnicy 300 mm i skoku 200 mm, pompę zasilającą i pompę odwadniającą każda o średnicy 95 mm. i skoku tłoka 130 mm. Bezpośrednio pod cylindrem niskiego ciśnienia umieszczony jest skraplacz natryskowy. Rozrząd maszyny parowej odbywa się przy pomocy kulis Stephenson'a.

Dla zmniejszenia ciężaru materjał dla cylindrów i łożysk wybrany został z najlepszego żelaza lanego, natomiast wszystkie inne części ze stali lanej lub żelaza kutego i stali kutej. Z pomocniczych pomp należy wymienić jedną pompę Duplex o wydajności 4 000 litrów na godzinę, pompę ręczną o wydajności 600 litrów na godzinę i inżektor 2500 litrów. Dla wytwarzania światła ustawiona jest dynamomaszyna o mocy 5 KW.

Dwa koła boczne dla napędu statku, wykonane ze stali kutej, mają następujące wymiary:

ilość łopatek 9	
średnica koła łopatkowego	2280 mm,
długość łopatek	2200 mm,
szerokość łopatek	460 mm.

Długodystansowe regaty z przyczepnym motorem.

Prawie jednocześnie z regatami łodzi z przyczepnemi motorami w Hendon w Anglji odbyły się regaty długodystansowe dla takichże łodzi na rzece Hudson pomiędzy Albany a Nowym Jorkiem, na szlaku długości 133 mil (246 km.). Regaty odbyły się w trzech etapach, 14-go, 21-go i 22 kwietnia.

Jak wiadomo, technika wykonania motorów przyczepnych amerykańskich jest obecnie najwyższa, a rozpowszechnienie przyczepnego motoru jest w Stanach Zjednoczonych o wiele większe aniżeli gdziekolwiekindziej.

W związku z tem regaty długodystansowe na Hudsonie dały wyniki nadzwyczajne, wyższe znacznie aniżeli wyniki regat angielskich. Trzeba jednak uwzględnić, że między Albany a Nowym Jorkiem istnieje prąd, który nawet przy takich szybkościach łodzi, wywołujących znaczne wysunięcie się ich kadłubów z wody odgrywa poważną rolę dla wyniku regat.

W pierwszym dniu jednak pogoda była niesprzyjająca; na rzece była znaczna fala, z powodu czego cały szereg uczestników, rywalizujących między sobą musiał przerwać regaty. Mimo tak niekorzystnych warunków łódź Baby-Whale, prowadzona przez p. Kirk Ames, z silnikiem Evinrude, ustanowiła nowy rekord, przychodząc w czasie 4 godz. 44 min. 10 sek., czyli ze średnią szybkością 29 mil na godzinę. W drugim dniu, 21-go kwietnia, warunki na torze nawet były lepsze, a jako pierwsza przyszła łódź T. N. T. III, mająca również motor Evinrude, rekord pierwszego dnia nie został jednak osiągnięty.

W trzecim dniu wszystkie poprzednie rekordy na dystans długi zostały pobite przez łódź T. N. T. III czasem 4 godz. 33 min. 18 sek. lecz jeszcze więcej przez łódź Baby-Olds, również z motorem Evinrude, prowadzoną przez p. E. D. Widegrena, przychodzącego w czasie 4 godz. 27 min. 30 sek. czyli ze średnią szybkością 30 mil na godzinę.

Mówiąc w wyrazach technicznych morskich-szybkość — 30 mil na godzinę jestto „30 węzłów", wynosząc na lądową miarę 55,6 km. Odpowiada to

szybkości lepszych torpedowców i krążowników, a na lądzie przewyższa szybkość osobowego pociągu.

Regaty długodystansowe wskazują, że motory przyczepne lepszych firm pracują znakomicie i wytrwale przez dłuższy czas **bez najmniejszej przerwy**, czem jak wiadomo różni się praca statkowego motoru od samochodowego, który odpoczywa podczas zjeżdżania z górek itp. i który ma lepsze chłodzenie.

Niska cena przyczepnych motorów przyczynia się do jaknajwiększego ich rozpowszechnienia i czyni ten silnik łodziowy w ostatnim czasie bardzo popularnym.

Regaty Nowy Jork-Santander.

Donosiliśmy już w numerze 13 z r. b. o organizacji regat z Ameryki do Hiszpanji z odjazdami 30-go czerwca i 7-go lipca. Obecnie możemy przynieść garść dalszych szczegółów, dotyczących uczestników tych regat.

Postanowienie co do udziału wyłącznie yachtów amerykańskich i hiszpańskich pozostaje w mocy. Praktycznie sprowadza się to do udziału w regatach wyłącznie yachtów amerykańskich.

Start mniejszych yachtów, wyznaczony na 30-go czerwca, jest tak obliczony, ażeby yachty te przyjść mogły mniejwięcej jednocześnie z dużemi yachtami, które startują 7-go lipca.

W mniejszej serji zgłoszono 5 yachtów: Diabolo 18,3 m. długości, właść. i prowadzący A. E. Peder, Mohawk 18,3 m., D. F. Wolfe, Nina 18,3 m.. P. L. Hamont, Pinta 17,6 m., W. J. Curtis. Fortune 16,7 m., yacht należący do klubu chicagoskiego.

Wszystkie te yachty mimo niewielkich wymiarów mają osprzęt narodowy yachtów Stanów Zjednoczonych — dwumasztowego szkuńca.

Serja dużych yachtów:

Aloha 66,4 m,. — A. C. James Dauntless 61 m. H. Wemer Hanan, Guinevere 59,4 m., E. Palmer, Atlantic 56,4 m., G. B. Lambert. Cressida 52,4 m., H. Oellrichs. Speejacks 38,7 m., A. Y. Gowan i Zodjak 38, 7 m., P. P. Johnson.

Szczególne zainteresowanie wzbudzają regaty mniejszych yachtów, bardzo zbliżonych co do wymiarów do kutra Allaina Gerbaulta „Firecrest".

Poważną różnicę stanowi jedynie obsługa, gdyż jak wiadomo p. Gerbault odbywa podróż sam jeden, co przy tej wielkości yachtu, wymagającego normalnej obsługi trzech do czterech osób, jest rzeczą niełatwą.

Również przebycie Atlantyku z zachodu na wschód jest mniejszą sztuką aniżeli w odwrotnym kierunku, jak to uczynił Gerbault.

Jak na regaty jednak, to udział tego rodzaju małych szkuńców w biegu oceanicznym na tak długi dystans jest charakterystycznem znamieniem czasu, stojącego niewątpliwie pod znakiem rozwoju sportowej żeglugi krążowniczej, która wyprowadza nas daleko poza granice kilkokilometrowego toru regatowego, dla którego zostaną wkrótce jako pola popisu tylko jeziora i redy modnych letnisk nadbrzeżnych.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 24-go kwietnia do 6-go maja weszło 56 statków o łącznej ładowności 16 950 ton rej. netto.

Statki te przywiozły łącznie 2 893 ton ładunku mieszanego, 556 sążni drzewa, 705 sztuk belek, 405 ton cementu, 50 000 sztuk cegły, 64 standarty dyli, 225 ton cegły wapiennej, 1 150 ton starego żelaza, 1 647 ton węgla polskiego, 565 ton soli i sody. 13 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie wyszło 59 statków o łącznej ładowności 17 822 ton rej. netto.

Statki te wywiozły łącznie 2 909 ton ładunku mieszanego, 250 ton cegły, 800 standartów drzewa, 503 t. pitprops. 37 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Roboty portowe w Windawie. Łotewskie ministerstwo skarbu przejęło w bieżącym sezonie budowlanym wydanie poważniejszych kwot na roboty portowe w Windawie. Chodzi w dużej mierze o roboty konserwacyjne i o pogłębienie zamulonego dojazdu, ażeby udostępić port dla statków 26-o stopowych.

Bezpośrednia komunikacja osobowa z Francją. Messageries Maritimes, towarzystwo francuskie żeglugi, które utrzymuje, jak wiadomo, nadzwyczaj ożywioną komunikację na morzu Śródziemnem zaczyna w większej mierze niż dotąd interesować się Bałtykiem. 7-go czerwca zapowiedziany jest odjazd z Rygi do Francji parowca pasażerskiego tego towarzystwa, który przybywa do Rygi z Tallinnu. Cena biletu do Havru wynosić ma 90 latów. Po przejściu tego próbnego statku linja Messageries Maritimes projektuje uruchomienie stałej linji pasażersko-towarowej pomiędzy Łotwą a Francją, co miałoby w następstwie ożywienie ruchu drobnicowego morskiego pomiędzy temi krajami.

Liczby dotyczące rozwoju floty łotewskiej. Flota handlowa Łotwy rozwija się nadzwyczaj pomyślnie w porównaniu z przedwojennym stanem tonażu przypisanego do portów należących obecnie do Łotwy. W roku 1928 flota łotewska stanowiła już 70,2 % stanu przedwojennego. Przytem uwzględnić należy, że do portów w Lipawie i Rydze przypisane były statki żeglugi wielkiej, których obecnie brak, więc tembardziej rzwój floty jest uderzający.

Naogół rozwój floty odbywał się bardzo równomiernie i stopniowo. Po wojnie, wobec wycofania zagranicę olbrzymie większości statków, które niegdyś miały udział zagraniczny pod rosyjską flagą, tonaż całkowity wynosił zaledwie 8 915 t. r. n., czyli 10,1 % tonażu z roku 1914-go. W roku 1923-im tonaż wynosił 25 % tonażu z roku 1914, w roku 1026-ym 45,5 %, w roku 1927-im 58,1 %, a w roku 1928-ym 116 już było statków morskich z 61 748 t. r. n. ładowności, czyli 70,2 % tonażu z roku 1914-go.

Ciekawy jest obraz rozwoju, względnie zaniku poszczególnych typów statków-parowców, żaglowców, oraz żaglowców z motorami pomocniczemi. W roku 1914 tonaż parowców wynosił 45 000 t. r. n. w 1920 tylko 1 469, czyli 3,2 % tonażu z roku 1914, co wskazuje na to, że porty łotewskie zostały zupełnie ogołocone z tonażu żelaznych i stalowych statków, przedstawiającego rzeczywistą wartość. W roku 1920 było już 12 741 t. r. n. tonażu parowców, w 1924-ym 22 700 t. r. n., w 1926-ym 32 700 t. r. n., w 1927-ym 44 000 t. r. n. a w roku 1928-ym 56 810 t. r. n., czyli 125,7 % tonażu z roku 1914-ego.

Żaglowce z pomocniczym motorem zwiększyły jeszcze więcej swój tonaż procentowo, jednak statków tych jak i przed tem było niewiele. W roku 1914 4 z 237 t. r. n., w roku 1928-ym 10 z 1 788 t. r. n.

Flota żaglowców natomiast zmniejszyła się bardzo znacznie. W roku 1914 było 270 żaglowców z 42 500 t. r. n., w roku 1920-ym 39 z 7 252 t. r. n., a w roku 1928-ym już tylko 33 z 3 150 t. r. n. Oczywiście, liczone są tylko statki ponad 50 t. r. n. ładowności. Z powyższego wiadć, że się zmniejszył nie tylko stan floty żaglowców łotewskich, lecz również średnia ich wielkość, która obecnie nie sięga nawet stu ton.

Przyczyniły się do tego unieruchomienie, zaginięcie i sprzedaż kilkunastu większych żaglowców.

Klimatyczne warunki Łotwy, zwłaszcza w zatoce Ryskiej, wymagają statków mocnych, o silnych maszynach. Stąd przejście do parowców świadczy o porzuceniu sezonowej żeglugi i rozwoju żeglugi całorocznej.

Z innej strony wychodzenie żaglowców większych na zimę z ładunkiem drzewa za ocean i powrotnym ładunkiem na wiosnę jak i wszędzie, a może nawet więcej niż gdzieindziej, zanika w łotewskiej żegludze morskiej.

W żegludze północno-europejskiej, natomiast, łotewska marynarka ma przed sobą piękne perspektywy. Anglicy chętnie inwestują kapitały w łotewskich przedsiębiorstwach żeglugowych; tym dopływem kapitału zagranicznego w znacznej mierze tłumaczy się szybki rozwój żeglugi morskiej Łotwy, która gospodarczo jeszcze się nie rozwinęła tak dalece, ażeby stworzyć własnemi siłami dużą flotę handlową.

Niemałą rolę w rozwoju floty łotewskiej odgrywa też sąsiedztwo Gdańska i Gdyni, które dodatnio wpływa od czasu strejku angielskiego na zajęcie pod ładunek tonażu łotewskiego.



RUCH PORTOWY

GDYNIA

Na wejściu:

23 maja: szw. par. **Kjell** 688 t. z Kalmaru próżny (Polsko-Skand.).

24 maja: szw. żagl. z mot. **Ellen** 71 t. z Hunnebostrandu z 190 t. kamienia (Pam), franc. par. **Pologne** 1 841 t. z Havru i Kłajpedy z 65 pasażerami i 16 t. wina (Cie Gen. Transatl.), łot. par. **Kurbads** 1 313 t. z Królewca próżny (Hartwig), szw. par. **Kajsa** 730 t. z Göteborga próżny (Hartwig), szw. par. **Otis** 760 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Helmwige** 661 t. z Rotterdamu z 1 150 t. tomasówki (Hartwig).

25 maja: franc. par. **D'Enambuc** 1 203 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold).

26 maja: szw. par. **Arnold Bratt** 767 t. z Corku próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Käte** 267 t. z Hamburga z 505 t. ryżu (Hartwig), szw. par. **Rewa** 716 t. z Vesteras próżny (Polsko-Skand.) niem. żagl. z mot. **Adele** 67 t. z Gdańska próżny (Polski Lloyd), pol. par. **Robur I** 578 t. z Vesteras próżny (Polsko-Skand.).

27 maja: szw. par. **Start** 692 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **August** 343 t. z Rostoku próżny (Polsko-Skand.).

28 maja: pol. par. **Wilno** 1 122 t. z Gandawy 2 700 t. tomasówki (Żegl. Polska), niem. par. **Leonhard** 429 t. z Koldingu próżny (Hartwig), niem. par. **Minna Cords** 552 t. z Dunkerki próżny (Reinhold).

29 maja: franc. par. **Rochambeau** 6 620 t. z Havru z 520 pasażerami i 74 t. wina (Cie Gen. Transatl.), łot. par. **Mars** 279 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand.), est. par. **Borghild** 432 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Borghild** 537 t. z Rotterdamu 1 000 t. tomasówki (Behnke i Sieg), szw. par. **Edda** 502 t. z Gdańska próżny (Pam), szw. par. **Trio** 832 t. z Halmstadu próżny (Pam), szw. par. **Fyrileif** 495 t. z Rixö próżny (Pam).

Na wyjściu:

23 maja: norw. par. **Ara** 557 t. do Gdańska 400 t. dębiny (Speed), pol. par. **Poznań** 1 122 t. do Gdańska próżny (Żegl. Polska), łot. par. **Venta** 1 157 t. do Kotki z węglem (Polski Lloyd).

24 maja: łot. par. **Everelsa** 1344 t. do Helsingforsu z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. **Robur II** 798 t. do Karlskrony z węglem (PolskoSkand.), szw. par. **Aina** 773 t. do Oslo z węglem (Pam).

25 maja: szw. par. **Erna** 614 t. do Gdańska próżny (Pam), szw. par. **Inga** 715 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. **Kraków** 1 122 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska).

26 maja: niem. par. **Asgard** 1 449 t. do Marsylji i Nicei z węglem (Polsko-Skand.).

27 maja: szw. par. **Kjell** 688 t. do Helsingborga z węglem (Pol.-Skand.), szw. par. **Otis** 760 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), franc. par. **D'Enambuc** 1 203 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), niem. par. **Käte** 267 t. do Kłajpedy, próżny (Hartwig).

29 maja: szw. par. **Kajsa** 730 t. do Stugsundu z węglem (Hartwig), niem. par. **Helmwige** 661 t. do Królewca próżny (Hartwig), szw. par. **Arnold Bratt** 767 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Rewa** 716 t. do Vesteras z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. **Robur I** 578 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **August** 343 t. do Slite z węglem (Polsko-Skand.), franc. par. **Rochambeau** 6 620 t. do Havru z 26 pasażerami (Cie Gen. Transatl.

30 maja: niem. par. **Leonhard** 429 t. do Kalmaru z węglem (Hartwig).



Wizytacja ministerjalna naszych portów

26-go maja przybył do Gdyni w podróży inspekcyjnej p. minister przem. i handlu E. Kwiatkowski w towarzystwie delegata finansowego amerykańskiego p. Deweya, wiceprezesa rady Banku Polskiego p. Młynarskiego i szefa departamentu morskiego p. Nosowicza. Po szczegółowem zwiedzeniu urządzeń portowych p. Minister wraz z towarzyszącemi mu osobami udał się po południu na parow. „Gdańsk“ w stronę ujścia Żywej Wisły, gdzie przesiadł na trawler „Czajkę“. Stąd przez ujście Schiewenhorst na tymże trawlerze przybył do Tczewa. Odjazd z Tczewa nastąpił krakowskim pociągiem pośpiesznym o godzinie 8 wieczór.

Lwów odpłynął 31-go maja.

27-go bm. odbyło się uroczyste nabożeństwo na „Lwowie“ z powodu rozpoczęcia podróży na morza Śródziemne i Czarne. „Lwów“ nie odpłynął odrazu, gdyż oczekiwał od pewnej fabryki w Hanowerze nadejścia nowych łańcuchów kotwicznych.

Rzecz znamienna, że łańcuchy potrzebnej dla Lwowa grubości — 43 mm. jeszcze się nie wyrabiają w kraju.

31-go maja Lwów odpłynął z Gdyni na Czarne Morze, do Konstanzy.

Par. Gdynia odpłynął 31. 5. do Kopenhagi.

Par. pasażerski „Żeglugi Polskiej“ Gdynia zgodnie z planem wycieczek zagranicznych odpłynął 31-go maja do Kopenhagi. Powrót nastąpić ma 6-go czerwca rano.

Kurbads uszkodzony.

Od kilku dni zała 'owany już parowiec łotewski Kurbads pozostaje przy łamifali. Przy ładowaniu robotnicy uszkodzili mu windę kotwiczną, wobec czego kapitan nie może opuścić portu.

Tragiczny wypadek w Gdyni.

Na parowcu francuskim D'Enambuc, wprowadzonym do portu 25-go maja zdarzył się tragiczny wypadek Jeden z marynarzy w przystępie szału rzucił się do morza; zdołano go wyciągnąć już bez oznak życia.

Ruch portu gdyńskiego w drugiej dekadzie maja

Od 11-go do 20-go maja włącznie przybyło do portu gdyńskiego 37 parowców o łącznej ładowności 29.030 t. rej netto, w tej liczbie polskich 2, szwedzkich i niemieckich po 12, łotewskich 4, norweskich 3, duńskich, angielskich, francuskich, litewskich po 1.

Z powyższych statków na wejściu było próżnych 29, z ryżem 2, z kamieniem 3, z ryżem, fosforytami i winem 1, z tomasówką 1, z pasażerami i drobnicą 1.

Przywieziono: ryżu 1.993 t., tomasówki 1.850 t. fosforytów 1.000 ton, kamienia 2.347 t., drobnicy 22 t, wina 2 t.

Pasażerów odjechało morzem 590.

Opuściły port w drugiej dekadzie maja 34 parowce, o łącznej ładowności 26.212 t. r. n., w tej liczbie polskich 3, niemieckich 12, szwedzkich 9, łotewskich i norweskich po 3, duńskich, angielskich, francuskich, gdańskich po 1.

Wśród statków tych próżnych było 4, z węglem 28, z pasażerami 1, z pasażerami i drobnicą 1.

Wywóz wyraził się liczbami: węgla 50.224 t., w tem 2.925 t. węgla statkowego, oraz 160 kg. drobnicy.

Przyjechało morzem 25 pasażerów.

Liczby dla przeładunku towarów w porcie są nieco mniejsze niż w pierwszej dekadzie miesiąca, jednakże już jest jasne, że znów ustanowiony zostanie rekord miesięcznego przeładunku węgla i liczba 155.000 ton prawdopobnie zostanie przekroczona. Import miesięczny wyrazi się zapewne liczbą 30.000 ton przyczem ryż i nawozy sztuczne same dadzą ok. 25.000 ton.

Oczekiwane są dalsze statki z ryżem i tomasówką. Zainteresowane firmy z niecierpliwością oczekują ustawienia na molo południowemi dźwigów portalowych Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa które się nieco późni. Dźwigi te spełnią ważne zadanie zwiększenia eksportu węgla przez Gdynię i zapoczątkowania importu przez nasz port rudy żelaznej jak dla własnego hutnictwa, tak też i dla Czechosłowacji.



Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu.

Ruch portowy w Gdańsku w ostatnim tygodniu charakteryzował się nadzwyczajną przewagą wyjściowego ruchu nad wejściowym. Przybyło do portu w tygodniu 90 statków morskich, odpłynęło natomiast 146. Wśród statków na wyjściu było sporo dużych parowców, a liczba ich była 101, wobec czego tygodniowy ruch wyjściowy uważać można za nowy rekord dla portu gdańskiego. Tłomaczy się on opuszczeniem portu przed świętami, ażeby nie stracić na dwudniowym postoju świątecznym w obcym porcie i albo być w drodze, albo w jednym z portów własnego kraju. Port gdański, jak wiadomo, jest portem obcego tonażu, a rola polskich i gdańskich statków w ruchu jest nader skromna.

Z 90 statków na wejściu było 80 parowców, 2 holowniki, 2 lichtugi morskie, 4 żaglowce z mot., 1 trajekt, 1 statek cysternowy. Ze statków tych 48 zawinęło w stanie próżnym lub pod balastem, 20 z towarem, 4 z rudą żelazną, 3 z pasażerami i drobnicą, 3 z pszenicą, 2 z żelastwem, oraz po 1: z węglem, pirytem, tomasówką, fosfatami, żelazem i drobnicą, kamieniem, celulozą, drzewem, smołą, spirytusem.

Rudy przełędowano w tygodniu ze statków na kolej: 10.805 ton, żelastwa 6.783 t., nawozów sztucznych 9.277 t., innych towarów 10.290 t.

Wśród statków na wyjściu było z węglem 72, z drobnicą 23, próżnych 19, z drzewem 11, z cementem 7, z pasażerami i drobnicą 5, z drzewem i drobnicą 3, oraz po 1: z cementem i drobnicą, z podkładami, ze spirytusem, z grochem, z wytłokami buraczanemi, z solą.

Przeładowano w eksporcie w tygodniu z kolei na statki: węgla 115805 t., z kolei na statki i składy: drzewa 1054 wag., zboża 25 wag., cukru 5 wag., innych towarów 1078 wag.

Ruch pasażerski na wejściu był nikły — zaledwie 55 osób, w tej liczbie większość z Lipawy, natomiast na wyjściu zanotowano 1025 pasażerów, w tej liczbie 462 do Nowogo Yorku, reszta przeważnie również do Ameryki, lecz via Londyn, Hull lub Kopenhaga.

W bieżącym tygodniu, przynajmniej do piątku spodziewać się można osłabienia ruchu, tłomaczącego się okresem poświątecznym, z przewagą ruchu wejściowego nad ruchem na wyjściu.

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu:

11 maja: niem. żagl. z mot. H. A. Both 267 t. z Randersu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Hamme 74 t. z Słupska z żytem (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Maj 1144 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. żagl. Rolf 408 t. z Halmstadu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Reinhard 541 t. z próżny (Reinhold, Westerpl.), grecki par. Georgius Pittas 1963 t. z Randersu próżny (Skand. Levante, Wisłoujście), duń. żagl. z mot. Jens 125 t. z Faxö z pszenicą (Bergenske, Westerplatte), szw. par. Sidonia 54 t. z Naskov z pszenicą (Voigt, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Beatrice 51 t. z Karlshamnu z kamieniami (Voigt, Westerpl.), duń. par. Tyra 197 t. z Karlshamnu próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Britta 174 t. z Malmö z żytem (Bergenske, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Familien 78 t. z Enköpingu z pszenicą (Ganswindt, Westerplatte), est. hol. Odin z Gdyni próżny (Schichau).

12 maja: duń. żagl. z mot. Ella 157 t. z Bandholmu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Käte 267 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), norw. par. Bruse 1009 t. z Oslo próżny (Begenske, Wisłoujście), szw. par. Gundborg Segrell 844 t. z Göteborga próżny (Artus, Legan), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), szw. żagl. z mot. Erna 53 t. z Kalmarsundu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Severoles 1019 t. z Aarhus próżny (Bergenske, Legan), duń. par. Ellensborg próżny (Bergenske, Bergford), duń. par. Frankrig próżny (Bergenske, Westerpl.).

12 maja: niem. żagl. z mot. Heimat 93 t. z Elbląga próżny (Bergenske, Westerpl.), czechosłowacki par. Bohemia 435 t. z Rotterdamu z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), niem. żagl. z mot. Joma 66 t. z Lubeki z pszenicą łBergenske, Westerpl.), niem. par. Ernst Hugo Stinnes II. 1715 t. z Sztokholmu próżny .Artus, Legan), fsk. mot. Margaretha 260 t. z Wasy próżny (Behnke i Sieg, Legan), duń. par. Askö 737 t. z Helsingoru próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Amrum 560 t. z Requejada z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Hvitra 605 t. z Kalmaru rpóżny (Pam, Westerpl.), szw. par. Hernodia 732 t z Hernösandu próżny (Bergenske, Victoriawand), szw. par. Snöfrid 272 t. z Rotterdamu z pszenicą i żelazem (Behnke i Sieg, kan. port.).

12 maja weszły: norw. par. Lövaas 1126 t. z Hamburga próżny (Polsk.-Skand., Westerpl.), duń. par. Taarneborg 778 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, kol. nadw., niem. par. Tip 765 t. z Uddevalli próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Heimat 93 t. drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, Wisłoujście).

13 maja: niem. żagl. z mot. Zeus 58 t. z Hadersleben z pszenicą (Voigt, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Fram II. 5 t. z Skörbacku próżny (Kpt., kan. port.), niem. par. Kelkheim 3037 t. z Tampy z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), norw. par. Torlak 1484 t. z Aarhus próżny (Holm), niem. par. Rival 353 t. z Römne próżny (Behnke i Sieg, b. skład węgla mar.), ot. par. Livonia z Królewca próżny (Reinhold, Alldag), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadwiśl.), szw. żagl. z mot. Ingrod 82 t. z Sztokholmu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Svan 87 t. z Upsala z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), duń. par. Gunhild 682 t. z Kopenhagi z samochodami (Behnke i Sieg, wolna strefa), hld. par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, kan. port.), niem par. Vineta 299 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Eegon 291 t. z Malmö z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Bergenske, Holm).

14 maja: czechosłow. par. Gette 73 t. z Tallinu próżny (Bartram, kan. port.), duń. par. Hafnia 1159 t z Odense próżny (Polsko-Skand., b port. ces.), łot. par. Vaidava 1386 t. z Terneuzen próżny (Voigt, Legan), szw. par. Trio 832 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg, Legan), szw. par. Aurania 746 t. z Helsingborga (Artus, Legan), niem. par. Selma 817 t. z Karrebeksminde próżny (Reinhold, Legan), szw. par. Stina próżny (Behnke i Sieg, Legan), gd. par. Peter von Danzig 492 t. z drzewem (Reinhold, b. skład węgla mar.), szw. żagl. z mot. Linnea 86 t. z Enköpingu z pszenicą (Danz. Schiff. K., Westerpl.) grecki par. Candia próżny (Ganswindt, Baltoil), łot. par. Abava próżny (Bergenske, Legan), szw. par. Ethel próżny (Reinhold, Legan).

14 maja: niem. par. Lexa 503 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), fr. par. Ostrevent 916 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), szw. żagl. z mot. Amalia 47 t. z Lidgjöpingu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Lestris 1487 t. z Sztokholmu próżny (Artus, Wisłoujście), niem. par. Alfheim 2198 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Monika 795 t. z Stugsundu próżny (Artus, Legan), łot. par. Viesturs 345 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Viktoriawand), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann Wilson, dworzec nadw.), norw p. Jonares 266 t. z Londynu z żelastwem (Shaw Lovell, kan. port.), szw. żagl. Sigrun 324 t z Westerwiku z kamieniami (Artus, Legan), niem. par. Birgit 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe, spichrz Baltic).

15 maja: niem. żagl. z m. St. Josef 112 t z Steege z pszenicą (Westerpl.), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Królewca próżny (Prowe, Legan), niem. par. Norderney 547 t z Hamburga z towarem (Voigt, dw. nadw.), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. draga Passepartout 99 t. z Gdyni próżna (Stocznia Gdańska), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. z Rotterdamu próżny (Mory, Westerpl.), niem. par. Stettin 797 t z Gandawy z żelastwem (Voigt, kan. port.) łot. par. Percy 137 t. z Rouen z żelastwem (Reinhold, kan. port.), norw. par. Gunner próżny (Westerplatte), niem. par. Geheimrat Mahn (Prowe, kan. port.).

15 maja: szw. par. Fingal 234 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. żagl. z mot. A. C. Eris 59 t. z Sonderburga z pszenicą (Ganswindt. Westerpl.), ang. par. Kovno 1477 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadw.) duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b port. ces.), niem. par Finnland 246 t. z Antwerpji z pszenicą (Voigt, kan. port.

16 maja: niem. hol. Caurus z niem. licht. Vga 758 t. z Holtenau próżny (Reinhold, Westerplatte), czechosł. hol. Neptun 123 t. z Kilonji próżny (Bartram, Westepl.), niem par. Arcona 303 t. z Szczecina próżny (Reinhold, kan. port.), pol. par. Warta 1698 t. z Sfaxu z fosfatem (Warta, dw. nadw.), gd par. Edith Bosselmann 291 t. próżny (Rnd), niem. par. Reval próżny (Pol.-S.), szw. par. Inga próżny (Bg), norw. par. Hannafagre 280 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold).

16 maja: niem. par. Annie Ahrens 554 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), pol. hol. Rybak 33 t. próżny (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug).

17 maja: niem. par. Egeria 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Naval 310 t. z Rotterdamu z ryżem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Estonia 3820 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Balt. Am., Viktoriavand), łot. par. Kaupo 1457 t. z Kopenhagi próżny (Prowe, Westerpl.), szw. par. Gunvall 864 t. z Södertelje próżny (Wisłoujście). niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. z Rouen próżny (Shipco, Viktoriavand), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. żagl. z mot. Veritas z pszenicą (Bergenske, Baltoil), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. próżny (Behnke i Sieg, Legan), niem. par. Hans Rudolf Reichel 340 t. z Królewca z celulozą (Voigt, kan. port.), niem. par. Arnold Kopke 430 t. z Kolbergu próżny (Voigt, Martwa Wisła), amer. par. Casper 3054 t. z Nowego Jorku ze zbożem i towarem (Lenczat, wolna strefa), szw. ż. z m. Gladan 105 t. z Lidkopingu

z żytem (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Fernebo 1168 t. z Göteborga z towarem (Skand. Levant, dworzec nadw.), duń. par. Sofie 524 t. z Kopenhagi próżny (Pam, Westerpl.).

18 maja: ang. par. Minarca 594 t. z Roztoku próżny (Reinhold, kan. port.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i tow. (United Baltic, kan. port.), duń. par. Ulf 797 t. z Kopenhagi z tow. (Reinhold, wolna strefa), łot. par. Katie 1439 t. z Melili z rudą (Behnke i Sieg, Wisłoujście), duń. par. Simone 694 t. z Drammen próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Cereal 310 t. z Norköpingu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

Na wyjściu:

11 maja: niem. hol. Caurus 4 t. do Kilonji próżny (Ganswindt), szw. par. Najaden 159 t. do Kilonji z drzewem (Ganswindt), norw. par. Bestik 1094 t. do Padang z towarem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Heinrich 83 t. do Halmstadu z węglem (Ganswindt), duń. par. Oerneborg 1055 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Bergenske), niem. par. Possehl 1348 t. do Hangö z węglem (Reinhold), niem. par. Kurland 262 t. do Delfzylu z drzewem (Voigt), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), niem. par. Flaiss 297 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), szw. par. Norośst 628 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg).

12 maja: niem. par. Leonhard 429 t. do Koldingu z węglem (Behnke i Sieg), polk par. Robur II. 798 t. do Oxelösundu z węglem (Polsko-Skand.). niem. żagl. z mot. Else Kühlke 112 t. do Skelleftea z węglem (Reinhold), niem. żagl. z mot Walküre 57 t. do Rönne z węglem (Bergenske), ang. par. Carolus 1341 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Sven 191 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), niem. par. Wilhelm 406 t. do Raumö próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Benhke i Sieg), duń. par I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Stella 333 t. do Helsingoru z węglem (Prowe), norw. par. Bokta 190 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Bavaria 553 t. do Rotterdamu z drzewem (Nordd. Sch. G.), niem. żagl. z mot. Kurt Georg 63 t. do Kłajpedy próżny (Berge), niem. par. cyst. Gustav Schindler 1380 t. do Londynu z olejem maszynowym (Scharenberg), niem. żagl. z mot. Albatros 52 t. do Królewca próżny (Ganswindt), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pasażerami itowarem (Un. Baltic), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsk. Skand.), niem. par. Ottilie 286 t. do Hamburga z towarem (Benhke i Sieg), niem. par. cyst. Sund 221 t. do Dreklonu próżny (Bergenske), łot. par. Mars 278 t. do Paskalaviku z węglem (Behnke i Sie).

12 maja: szw. żagl. Svanen 300 t. do Lulea z węglem (Bornholdt), szw. par. Dagny 659 t. do Trelleborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Rabe 556 t. do Rygi z jęczmieniem (Nordd. Lloyd), niem. par. Liti Larsen 349 t. do Lipawy próżny (Voigt).

13 maja: szw. par. Nordland 2346 t. do Oernsköldvik z węglem (Reinhold), szw. par. Dagny 384 t. do Kristinehamnu z węglem (Pam), niem. ż. z m. Carlshütte 92 t. do Kłajpedy próżny (Bergenske), duń. ż. z m. Berta 291 t. do Karlstadu z węglem (Reinhold), norw. par. Skolma 1317 t. do Oslo z węglem (Polsko-Sk.), duń. ż. z m. Söstrene 49 t. do Ystadu z cementem (Ganswindt), duń. ż. z m. Yrsa 93 t. do Limfjardu z węglem (Bergenske), szw. ż. z m. Hilde 63 t. do Norrköpingu z cementem (Bergenske), niem. par. Ellen Larsen 1160 t. do Helsingforsu próżny (Artus), szw. par. Edith 830 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Sk.), niem. par. Elsfleth 275 t. do Norrköpingu próżny (Artus), szw. par. Erik 123 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z m. Alf 75 t. do Norrköpingu z solą (Bergenske), szw. par. Robert 1604 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), szw. mot. Blenda 129 t. do Slite próżny (Behnke i Sieg), gd. par. Etzel 593 t. do Treportu z węglem (Behnke i Sieg).

14 maja: niem. par Riga 571 t. do Kotki z węglem (Pam), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), gd. par. Peter von Danzig 492 t. do Brukseli z drzewem (Reinhold), niem. par Venetia 507 t. do Kopenhagi z węglem (Bergenske), fsk. mot. Margareta 260 t. do Helsingforsu z ropą gazową (Behnke i Sieg), norw. par. Balder 579 t. do Drammen z węglem (Pol.-Skand.), niem. par. Fehmarn 522 t. do Antwerpji z drzewem (Shaw Lovell), duń par. England 1444 t do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), hold. par. Katvyk 929 t. do Rouen z węglem (Berkenske).

15 maja: łot. par. Sigulda 1260 t. do Rygi z węglem (Voigt), duń. par. Alf 1574 t. do Rygi z węglem (Bornhold), gd. par. Mottlau 430 t. do Amsterdamu z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Mary 1124 t. do Bergen z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z m. Vaikyrian 86 t. do Westerwiku z solą (Bergenske).

15 maja: duń. żagl. z mot. Marie 55 t. do Odense z solą (Ganswindt), szw. par. Askania 404 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Margarete Schröder 586 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), norw. par. Bestum 1086 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), niem. par. Bonus 519 t. do Nyköpingu z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Wiborg 350 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. do Sauthamptonu z drzewem (Bergenske), duń. par. Skanderborg 1156 t. do Birkenhead z drzewem (Bergenske), szw. mot. Cimbria 320 t. do Hov z węglem (Artus).

16 maja: niem. par. Warnow 551 t. do Rygi próżny (Reinhold), fsk. par. Equator 2652 t. do Rio de Janeiro z towarem (Bergenske), szw. par. Thor 119 t. do Klags hamnu próżny (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Silvia 169 t. do Ornsköldsvik z węglem (Prowe), szw. żagl. Oernen 221 t. do Ystadu z węglem (Polsko- Skand.), szw. par. Delos 186 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand.), duń. żagl z mot. Noah 85 t. do Aarhus z solą potasową (Ganswindt). szw. ż. z m. Maria 56 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z m. Ingegerd 74 t. do Norr- köpingu z cementem (Ganswindt), niem. ż. z m. A. H. Both 267 t. do Kalmarsundu z węglem (Bergenske), duń. par. Romö 711 t. do Vele z węglem (Lenczat), szw. par. Egon 291 t. do Helsingforsu z towarem (Rhd), duń. żagl. z mot. Erna 56 t. do Randersu z melasą (Ganswindt), duń. ż. z m. I b 47 t. do Marstallu z węglem (Gansw.), szw. żagl. Rolf 408 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), duń. ż. z mot. Maagen 97 t. do Kłajpedy z cementem (Berg.), duń. par. Gunhild 682 t. do Grangemouth z drzewem (Bergenske), holend. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Norderney 547 t. do Rygi z towarem (Voigt), szw. ż. z m. Anders 55 t. do Królewca próżny (Berg.), niem. p. W. C. Frohne 189 t. do Kjöge z drzewem (Prowe).

16 maja: fr. par. Chateau Yquem 1290 t. do Bordeaux z tow. (Worms), szw. ż. z m. Ingo 91 t. do Amol z solą (Ganswindt), hld. ż. z mot. Carrie 99 t. do Bremy z drzewem (Ganswindt), szw. par. Gudborg Segrell 844 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), niem. par. Orest 382 t. do Amsterdamu z towarem (Wolff), duń. draga Passepartout 99 t. do Gdyni próżna (Stocznia Gdańska), czechosłow. par. Gette 73 t. do Kronstadu z spirytusem (Bartram), grecki żagl z mot. Candia 180 t. do Kronstadu ze spirytusem (Ganswindt), niem. par. Admiral 1226 t. do Kilonji próżny (Reinhold).

17 maja: pol. par. Toruń 1122 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), duń. par. Vistoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Ellen 948 t. do Svanö z węglem (Berg.), norw par. Strudsholm 600 t. do Isafjord z węglem (Reinhold), niem. par. Kelkheim 3037 t. do Arlviken próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Stina 77 t. do Sztokholmu z wytłokami buraczanymi (Prowe), duń. ż. z m. Orkney 95 t. do Lipawy próżny (Ganswindt), niem. par. Artushof 866 t. do Frederikshamnu próżny (Behnke i Sieg), szw. ż. z m. Klippdon 70 t. do Nyköpingu z cementem (Bergenske), duń. żagl. Leif 149 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), fsk. par. Herakles 2945 t. do Buenos Aires z towarem (Bergenske), niem. ż. z mot. Anna 60 t. do Göteborga z cementem (Prowe), norw par Blink 1120 t. do Trondhjem z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Reinhart 541 t. do Wasy z węglem (Reinhold), łot. par. Livonia 1502 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), duń. par. Eli 1112 t. do Hamburga z węglem (Reinhold), norw. par. Velang 361 t. do Porsgrundu z węglem (Reinhold), niem. par. Teutonia 768 t. do Husum z węglem (Berg.).

18 maja: szw. par. Fram 1525 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), szw. par. Gudrun 452 t. do Karlskrony z węglem (Behnke i S.).

Przedstawiciel Polski
wybrany do zarządu związku armatorów

Związek armatorów i maklerów okrętowych Baltic and Internationale Marine Conference, reprezentujący 8.000.000 ton statkowego tonażu morskiego w dniach 17 i 18-go maja zebrał się na walne zgromadzenie, które tym razem zostało wyznaczone w Hamburgu.

Ze strony polskich przedsiębiorstw żeglugowych był obecny dyrektor zarządzający Żeglugi Polskiej p. Juljan Rummel, ze strony polskich maklerów okrętowych, kierownik polskiej Agencji Morskiej w Gdańsku p. Kollath.

Przy wyborach nowego zarządu na rok 28|9 jako jeden z dyrektorów wybrany został przedstawiciel polskich interesów żeglugowych p. J. Rummel.

Dowodzi to jak dużego zaufania do osoby polskiego delegata, tak również pocieszającego faktu, że w międzynarodowych kołach żeglugowych nie niedoceniają już przyszłej roli polskiej floty handlowej w północnej Europie, mimo, iż posiadamy jeszcze tylo 50.000 tonażu statków.

Zaznaczyć wypada, że związek armatorów Baltic and Internationale Marine Conference ma większość złożona z przedstawicieli bałtyckich i skandynawskich, czem się zapewne tłumaczą tak rychłe wybory przedstawiciela polskiego do zarządu związku.

Wypadek z par. Baltonia

Angielski parowiec Baltonia, United Baltic Corporation Ltd. największy ze statków tego towarzystwa, dobrze znany w Gdańsku, znajdował się z 24-go na 25-go maja w drodze z Lipawy do Gdańska. skąd tegoż dnia miał się udać do Londynu. Panująca dość gęsta mgła stała się przyczyną wypadku, gdyż kapitan Baltonji pomylił drogę i wyrzucił się na mieliznę po zachodniej stronie samego ujścia Żywej Wisły pod Schiewenhorst.

Niewątpliwie wypadek nie byłby zaszedł, gdyby już istniała przed ujściem duża boja świetlna, rycząca, o którą napróżno się domaga żegluga tczewska.

Podobno w razie zaprowadzenia tej boi prezydent senatu p. Sahm groził odwołać się do Ligi Narodów uniemożliwiając Radzie Portu na długi czas postawienie tej boi. Sądzimy jednak, że raczej zamało energji i stanowczości okazano z polskiej strony w Radzie Portu w nadziei, że czas, i dodajemy teraz, wypadki morskie zrobią i tak swoje.

Konfiguracja brzegu od samej granicy Prus aż do Gdańska jest nadzwyczaj mało wyrazista i byłoby bardzo pożądane mieć chociażby jeden prawdziwy znak morski pływający przed ujściem Wisły. To co pływa tam obecnie ma charakter nadzwyczaj skromny i czasowy i nawet przy jasnej pogodzie może być zauważone dopiero na niewielką odległość.

Na szczęście Baltonia posuwała się z małą szybkością, szukając omackiem bregu i utknęła lekko na mieliźnie. Przy pomocy gdańskich holowników została ona tegoż dnia ściągnięta z mielizny, odjazd jej do Londynu z Gdańska opóźnił się tylko o jedną dobę.

W Tczewie uważa się wypadek z Baltonią za szczęśliwe omen wskazujące na to, że z czasem nawet i nie przypadkowo wielkie statki wchodzić będą przez ujście Schiewenhorst, a jeszcze wcześniej dla dobra żeglugi postawiona zostanie tak potrzebna tu boja świecąca i hucząca, oznaczająca początek wjazdu na Wisłę Morską.

A może czas, który już upłynął i wypadek z Baltonią ułatwi już akcję delegacji polskiej w Radzie Portu?

Import ryżu przez Gdynię.

I

Ryż jest poważnym produktem konsumpcji krajów strefy umiarkowanej, chociaż jest uprawiany w strefie podzwrotnikowej a przy tem w krajach oddzielonych oceanami lub bezdrożami lądowemi od głównego kocsumenta strefy umiarkowanej — Europy. Stąd istnienie systematycznych przewozów ryżu na duże odległości, na okrętach, w ładunkach całookrętowych.

Przewóz morski z punktu widzenia kalkulacji jest niewątpliwą zaletą, gdyż jest na duże odległości najtańszym ze wszystkich istniejących sposobów przewozu towarów. Dziś przewóz towarów masowego zużycia kalkuluje się na największe odległości, wobec czego nosimy wyroby krajowe z wełny australijskiej, południowo-afrykańskiej i poł.-amerykańskiej, oraz z bawełny amerykańskiej, egipskiej, indyjskiej i chińskiej, konsumujemy w dużych ilościach ryż birmański indyjski, amerykański.

Import tych towarów jest jednak scentralizowany z pewnych względów w nielicznych większych portach Europy. Dla ryżu decydującym względem, poza koniecznością przewożenia jego w dużych ładunkach całookrętowych, po 6.000—10.000 t. dla obniżenia kosztów przewozu, co wywołuje również konieczność wyładowywania jego w większych portach odpowiednio przystosowanych do przyjęcia takich ładunków, jest jeszcze łuszczenie ryżu na miejscu, w Europie, gdyż łuszczony ryż nie może wytrzymać tak długiego przewozu. Jedynie w lokalnych przewozach chińskich zdarzają się transporty t. zw. białego ryżu, które wymagają bardzo starannej obserwacji ze strony załogi, nawet podczas krótszej podróży.

Podróż ryżu z głównego kraju produkującego na eksport — Birmy, z portami Rangoon, Bassein i Mulmein — do Europy północnej trwa przeszło miesiąc i tylko niełuszczony ryż może wytrzymać taką podróż.

Lecz również i niełuszczony ryż jest ładunkiem nadzwyczaj delikatnym, wymagającym szczególnej pieczołowitości przy przewożeniu jego morzem.

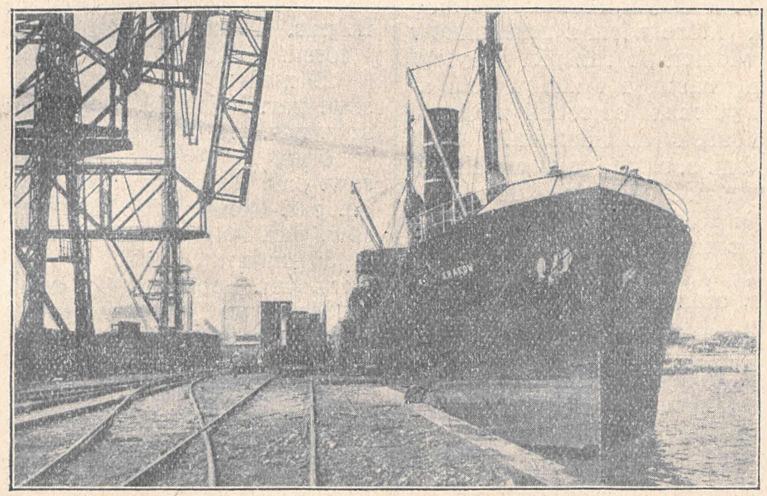
Zabiegi przy ładowaniu i podczas transportu.

W porcie załadowania, powiedzmy w Rangoonie, magazyny okrętu przeznaczonego do przyjęcia ryżu specjalnie do tego są przygotowywane, mianowicie:

Po dokładnem oczyszczeniu, wymieceniu i przewietrzeniu, magazyny obija się bambusowemi kijami i wyściela się bambusowemi matami; w niektórych portach używa się zamiast mat woreczków z ryżowemi łupinami, które wtyka się pomiędzy wręgi tak, by ładowane następnie worki z ryżem były zupełnie izolowane od żelaznego poszycia statkowego. Następnie przy ładowaniu worków z ryżem układa się pomiędzy workami w różnych kierunkach drewniane wentylatory (rodzaj kwadratowych skrzynek 20 × 20 cm. otworów o kilkumetrowej długości).

Dwa boki takiego wentylatora składają się z dwóch całkowitych desek, dwa zaś drugie z poprzecznych listewek łączących całe deski rodzajem drabinki, wobec czego te właśnie boki mają styczność powietrzną z workami i służą do wentylacji czyli w tym wypadku jakby do drenażu powietrznego. Wentylatory te układają się poziomo i pionowo z takiem wyrachowaniem, żeby powietrze mogło cyrkulować wśród wszystkich załadowanych worków, następnie ładunek przykrywa się matami, ładownie zaś potrójnemi brezentami. Podczas podróży statku z ryżem wentylatory pokładowe powinny być obrócone wszystkie od wiatru, w zacisze (a nie na wiatr), to znaczy, że się jednak unika zbyt silnej wentylacji powietrzem o zmiennej temperaturze i wilgotności. (Dokończenie nastąpi.)

Par. „Kraków“



przy dźwigach mostowych w porcie gdyńskim.

Kronika światowa

NIEMCY.

Rywalizacja pomiedzy Hapagiem a Nordd. Lloydem. W Niemczech żeglugowych coraz więcej się zarysowuje zaciekła rywalizacja pomiędzy Hambursko-Amerykańską Linją (Hapag) a bremeńskim Noddeutscher Lloyd'em. Zaznacza się coprawda pewna specjalizacja, która przytępia ostrze tej konkurencji: Norddeutscher Lloyd daży do stworzenia odpowiadającej obecnym warunkom i wymaganiom komunikacji pasażerskiej na największych statkach z Ameryką Północną, podczas gdy Hapag specjalizuje się na linjach regularnych towarowych. Jednak już się wyjaśnia, że Hapag nie może się pogodzić z utratą swej wybitnej roli dawnej w ruchu osobowym do Ameryki i chciałby przejąć jeden z projektowanych olbrzymich statków 40 000 tonowych dla ruchu pasażerskiego pomiędzy Niemcami a Stanami Zjednoczonemi. Norddeutscher Lloyd wypracował plany tych statków i chciałby je eksploatować, pokrycie jednak kosztów budowy przekracza jego siły. — Jednocześnie jednak, jak twierdzą w kołach żeglugowych niemieckich, nie pójdzie nawet na pertraktacje z Hapagiem w sprawie odstąpienia jednego ze statków aż do czasu gdy podział wpływów na inne towarzystwa pomiedzy nim a Hapagiem zostanie doprowadzona do końca.

Tymczasem na to się jeszcze nie zanosi. Wprawdzie jak Hapag, tak też Norddeutscher Lloyd zdołały już zdobyć wpływ na wszystkie główne swe linje niemieckie, które przedtem zachowały były samodzielność, lecz co do drugorzędnych linij i przedsiębiorstw żeglugowych, to sprawa jeszcze bynajmniej nie dojrzała wystarczająco. — Tylko zaoceaniczne linje oraz większość północnomorskich popadły pod wyłaczny wpływ jednego z powyższych towarzystw, co do żeglugi bałtyckiej Niemiec, to sporo jeszcze jest „nieprzetrawionych“ przedsiębiorstw.

Również w kierunku Gdańska istnieją własne linje Nordd. Lloydu, Hapag natomiast niema własnej linji, lecz zato uzyskał znaczny wpływ na pewne firmy gdańskie. — Ten proces centralizacji i kapitalizacji floty niemieckiej z punktu widzenia interesów polskich ma strony ujemne i dodatnie. Z jednej strony obce wpływy wzmagają się w sposób nienaturalny w Gdańsku, z drugiej zaś centralizacja żeglugowa niemiecka bezpowrotnie odciąga się z Bałtyku do portów morza Północnego, które jest właściwym wylotem na świat dla całych Niemiec, podczas gdy Szczecin i Królewiec jako porty dla Niemiec tracą resztki swego znaczenia.

Hamburg i Brema jako porty i jako siedziby towarzystw żeglugowych mają naturalną tendencję rozszerzenia swego Hinterlandu daleko na wschód Niemiec — nietylko w komunikacji kolejowej i rzecznej, lecz również w komunikacji morskiej. W naturze działania tych portów i towarzystw żeglugowych mających w nich swą siedzibę jest osłabianie samodzielności portów niemieckich dalej ku wschodowi położonych, jak też odciąganie od nich ładunków przez transporty kolejowe i rzeczne skierowane ku ich obszarom ciążenia, a nawet ku nim samym.

Tem się tłumaczy w dużej mierze upadek Szczecina w ostatnich latach, mimo niesłusznych twierdzeń prasy niemieckiej, iż nasze popieranie Gdańska i Gdyni wyrządza Szczecinowi szkodę. — Hinterland Szczecina, który zawsze obejmował tylko Brandenburgję i część dorzecza Odry nie został prawie w niczem naruszony przez zmianę granic. Wpływ Hamburga i Bremy sięgał zawsze o wiele dalej na wschód (u nas hinterland bremeński dla bawełny do dziś obejmuje całą Polskę), a przy podziale całkowitym wpływów żeglugowych w całych Niemczech pomiędzy Hapaga i Nordd. Lloyd łatwo przepowiedzieć można zupełny zmierzch innych portów niemieckich jako samodzielnych centrów żeglugowych i towarowych.

FRANCJA.

Zebranie francuskiego związku armatorów. Niedawno odbyło się roczne zebranie francuskiego związku armatorów, który święcił jednocześnie 25-cio lecie swego istnienia. Z tego powodu w specjalnym referacie porównywano obecną sytuację w marynarce handlowej ze stanem rzeczy za szereg ubiegłych lat. Naogół rozwój ruchu po wojnie światowej jest zupełnie zadawalający, jednakże istnieją czynniki nieznane przed r. 1914. Specjalnie dotkliwie ma się odczuwać wprowadzenie ośmiogodzinnego dnia pracy w marynarce. Organizacja kredytu morskiego we Francji jest niewystarczająca, a odpowiednia ustawa o Credit Maritime nie odpowaida całkowicie potrzebom żeglugi francuskiej.

Myśl popierania wyłącznie eksportu na własnych statkach jako podstawy subwencjonowania żeglugi morskiej jest już oddawna zarzucona. Francuskie towarzystwa żeglugowe żądają nie mniej i nie więcej jak równouprawnienia z innemi marynarkami w konkurencji na wielkich drogach komunikacji światowej. Francuskie porty, zwłaszcza autonomiczne, stoją otworem dla obcych statków i popierają ruch tych statków. Tegoż samego oczekuje marynarka francuska w obcych portach, niestety nie zawsze skutecznie.

Protekcjonistyczna polityka celna szkodzi marynarce francuskiej gdyż przynosi ona dla marynarki więcej strat niż korzyści. Zwłaszcza budownictwo statków, a pośrednio i naprawy, wobec ochrony celnej wypadają we Francji drożej niżby należało.

Walne zebranie Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej

29-go maja odbyło się w hotelu Continental w Gdańsku walne zebranie Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

Niestety, wobec krótkiego terminu, w jakim zostało ogłoszone zebranie nie mogliśmy ogłosić o dniu zebrania w poprzednim numerze. Usprawiedliwieniem dla tak krótkiego terminu zapowiedzenia jest ta okoliczność, że czekano na moment, kiedy największa ilość statków polskich znajdzie się jednocześnie w naszych portach. Jeden moment tego rodzaju, który się nadarzał był w zimie, już został opuszczony, a wobec tego, że wytworzył się ponownie taki moment, nie uważano za możliwe czekać dłużej i w krótkim czasie zorganizowano walne zebranie.

Zebranie zagaił sekretarz dotychczasowy Związku inż. morski A. Ciechanowski, poczem na przewodniczącego zebrania wybrany został kapitan K. Kyński. Inż. m. Ciechanowski zdał sprawozdanie z dotychczasowej pracy zarządu. Następnie odbyły się wybory nowego zarządu w składzie: prezes kpt. Wachowski, wiceprezes kpt. Panasiewicz, członkowie zarządu W-kdr. pilotów T. Ziółkowski, mechanik I kl. Jezierski, por. Fedorowicz, por. Karczewski, por. Rusiecki, oraz jako zastępcy por. Zieliński i kpt. Janowski. Do ko-

misji rewizyjnej wybrano kpt. Ryńskiego, insp. Kańskiego, kpt. Janowskiego kdr. Witkowskiego, por. Nowaka, kpt. Bramińskiego.

W dalszej dyskusji prowadzonej pod przewodnictwem wiceprezesa związku kdr. rez. Panasiewicza zgłoszono następujące wnioski:

1. Zarząd zająć się powinien obecnie w pierwszym rzędzie sprawą uposażenia i urlopów, przyczem winien się domagać ustalenia zasad według norm zagranicznych, praktykowanych na całym świecie. 2. Członkowie domagają się spiesznego uregulowania sprawy wypowiedzenia posad, traktowanego dotąd według widzimisie poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych, przyczem przyjąć należy jako podstawę nowe rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o obronie pracy, które winno być rozszerzone na marynarzy i of. marynarki handlowej. 3. Członkowie domagają się uregulowania sprawy ubezpieczenia emerytalnego, i to w tym kierunku, by ze względu na specjalnie ciężki i niebezpieczny charakter służby zredukowano czas wysłużenia conajmniej do 25 lat służby pływania. 4. Członkowie domagają się załatwienia kwestji asekuracji członków na życie i zabezpieczenia rodzin przed nędzą przez przedsiębiorstwa żeglugowe w razie nieszczęśliwego wypadku. 5. Niemniej ważną do uregulowania nasuwają członkowie kwestję poprawy opieki lekarskiej i zaopatrzenia przez kasy chorych obecnie przedstawiającym się w stanie poprostu beznadziejnym. 6. Stworzenie mieszkań dla członków marynarki handlowej w porcie macierzystym Gdyni winno być przez władze rządowe wzięte jaknajprędzej pod uwagę. W tym celu poleca się zarządowi stworzenie kooperatywy, któraby postarała się o odpowiednie kredyty na budowę domów i kupna gruntów od rządu.

Z Żeglugi Polskiej

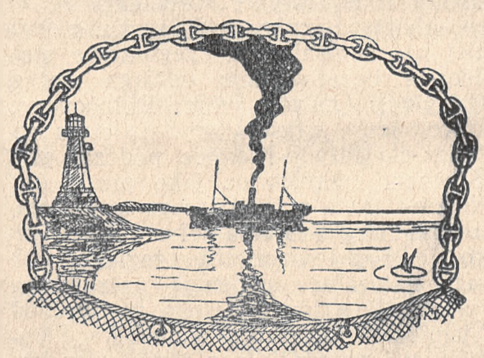
Dnia 26 m. p. Minister Przemysłu i Handlu Kwiatkowski z sekretarzem p. Barańskim, radca Finansowym p. Dewey, Dyrektorem Departamentu Morskiego p. T. Nosowiczem, Dyrektorem Banku Polskiego p. Młynarskim, przybyli do Gdyni i po zwiedzeniu budowy portu udali się na s. s. „Gdańsk", gdzie w towarzystwie Dyrektora P. P. „Żegluga Polska" p. J. Rummla i Naczelnika Urzędu Morskiego w Gdyni p. J. Poznańskiego spożyli śniadanie, udając się na Hel. Statek „Gdańsk" zawiózł gości do ujścia Wisły, gdzie goście przesiedli się na inny statek i udali się do Tczewa w zamiarze zwiedzenia portu Tczewskiego i dalszej podróży do Katowic.

Dnia 27 b. m. rannym pociągiem przybyła do Gdańska i Gdyni wycieczka Ligi Morskiej z Królewskiej Huty, licząca około 1,300 osób. Wycieczka skorzystała ze statku „Gdańsk", by zwiedzić Hel i odbyć przejażdżkę po morzu. Uczestnicy wycieczki z wielkiem zainteresowaniem przypatrywali się portowi w Gdyni, rozbudowie miasta i morzu, które wielu z uczestników wycieczki widzieli po raz pierwszy. W doskonałym nastroju i zadowoleni uczestnicy wycieczki odjechali z Gdyni statkiem „Gdańsk" do Gdańska.

Dnia 31 bm. s. s. „Gdynia" wychodzi na wycieczkę propagandową do Rönne (Bornholm) i Kopenhagi, skąd powróci do Gdyni 6 czerwca rano.

Następne wycieczki: do Visby i Stockholmu, oraz do Tallinna, (Rewla), Helsingforsu, Hangö i Rygi w dniach 8—14 czerwca i 16—26 czerwca Żegluga Polska organizuje po cenach zniżonych. Wycieczki te są nader ciekawe ze względu na starożytne piękne Visby i oryginalność granitowego miasta Stockholmu, oraz wycieczkę na Imatrę — słynne wodospady, piękność szcher, i świętojańską noc w Hangö winny zbudzić szerokie zainteresowanie.

Wszelkich informacji udziela i wysyła prospekty illustrowane Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska" w Gdyni, (tel. 93.) i Pierwsze Polskie Towarzystwo Kąpieli Morskich, Warszawa, Krak. Przedmieście 20-22.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

23 maja:
łot. par. **Venta** 1 157 do Kotki.
24 maja:
łot. par. **Everelsa** 1 344 do Helsingforsu,
pol. par. **Robur II** 798 do Karlskrony,
szw. par. **Aina** 773 do Oslo.
25 maja:
szw. par. **Inga** 715 do Varbergu,
pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu.
26 maja:
niem. par. **Asgard** 1 449 do Marsylji i Nicei.
27 maja:
szw. par. **Kjell** 688 do Helsingborga,
szw. par. **Otis** 760 do Göteborga,
fr. par. **D'Enambuc** 1 203 do Helsingforsu.
29 maja:
szw. par. **Kajsa** 730 do Stugsundu,
szw. par. **Arnold Bratt** 767 do Göteborga,
szw. par. **Rewa** 716 do Vesteras,
po. par. **Robur I** 578 do Landskrony,
szw. par. **August** 343 do Slite.
30 maja:
niem. par. **Leonhard** 429 do Kalmaru.

Statki powyższe wywiozły łacznie 34 239 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

22 maja:
szw. par. **Maj** 1 144 do Sztokholmu,
duń. par. **Sofie** 524 do Rouen,
szw. par. **Hetströmen** 250 do Roslagen,
niem. ż. z m. **Secunda** 41 do Naestved,
gr. par. **Georgios Pittas** 1 963 do Wenecji.
23 maja:
szw. par. **Aurania** 746 do Holmsundu,
szw. par. **Hernodia** 732 do Hernösandu,
niem. par. **Ernst Hugo Stinnes XI** 1 715 do Sztokholmu,
szw. par. **A. K. Fernström** 733 do Hernösandu,
niem. par. **Finnland** 246 do Kopenhagi,
duń. ż. z m. **Fremad** 57 do Hammershavnu,
szw. żagl. **Ellen** 143 do Hernösandu,
szw. żagl. z m. **Familien** 78 do Mörbylånga,
szw. ż. z m. **Dagny** 71 do Mörbylånga,
szw. żagl. **Betty** 141 do Karlshamnu,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Malmö,
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 do Stugsundu,
szw. żagl. z m. **Linnea** 85 do Storungu,
czechosł. par. **Bohemia** 435 do Odense,
niem. par. **Hugo Ferdinand** 1092 do Lorientu.
24 maja:
szw. par. **Monika** 745 do Sztokholmu,
norw. par. **Bruse** 1 009 do Oslo,
szw. par. **Thure** 295 do Sölvesborga,
niem. ż. z m. **Käte** 58 do Skagen,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 398 do Göteborga,
duń. ż. z m. **A. C. Fries** 59 do Stienesmünde,
niem. par. **Gerda Ferdinand** 908 do Gandawy,
hld. par. **Valkenborg** 1 190 do Rouen,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
niem. par. **Georg Zelk** 798 do Gandawy,
norw. par. **Gungner** 1 097 do Oslo,
szw. par. **Snöfrid** 272 do Skien,
niem. ż. z m. **Lisa** 59 do Svendborga,
szw. par. **Hagar** 218 do Degershamnu.
25 maja:
szw. par. **Blanche** 210 do Lysekilu,
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Malmö,
duń. par. **Bothal** 1 123 do Kopenhagi,
niem. par. **Arcona** 303 do Kłajpedy (i z tow.),
szw. par. **Gunvall** 865 do Stugsundu,
duń. par. **Vendia** 627 do Strueru,
26 maja:
niem. licht. **Vega** 757 do Stege,
pol. licht. **Jurek** 634 do Stege,
niem. par. **Otto Cords** 494 do Wyborga,
szw. par. **Nordöst** 628 do Göteborga,

szw. par. **Sundsborg** 829 do Kalmaru,
norw. par. **Asgard** 741 do Oslo,
szw. par. **Göta** 674 do Göteborga.
norw. par. **Frinse** 946 do Tromsö,
szw. par. **Greta** 191 do Rute,
szw. par. **Lestris** 1 488 do Sundsvallu.
27 maja:
szw. par. **Wilton** 922 do Sztokholmu,
szw. par. **Erna** 615 do Landskrony,
niem. par. **Moskau** 365 do Köpingu,
fr. par. **Danae** 978 do Dieppe,
hld. p. **Larenberg** 1 444 do Amsterdamu,
niem. par. **Cereal** 310 do Sandnäs.
28 maja:
niem. ż. z m. **Kehrwieder** 107 do Liusne,
niem. ż. z m. **Heimat** 93 do Liusne,
niem. par. **Mars** 568 do Odense.
Statki powyższe wywiozły łącznie 87 500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

22 maja:
duń. par. **Ellensborg** 729 do Londynu,
niem. par. **Utgard** 729 do Delfzylu.
23 maja:
niem. par. **Saturn** 154 do Kjöge,
niem. par. **Arnold Köpke** 430 do Amsterdamu,
duń. par. **Anne** 944 do Plymouth,
niem. par. **Eberhard** 338 do Lubeki,
duń. par. **Esther Maria** 1 118 do Dublina.
25 maja:
ang. par. **Minorca** 594 do Leith (i z tow.).
26 maja:
niem. par. **Lexa** 503 do Kardyfu,
niem. par. **Rückforth Otto Ippen XVII** 282 do Lubeki,
gd. par. **Weichsel** 601 do Grimsby.
niem. par. **Ottilie** 286 do Lubeki,
niem. par. **Borkum** 560 do Londynu.
27 maja:
niem. ż. z m. **Zeus** 57 do Delfzylu,
niem. ż. z m. **St. Josef** 112 do Delfzylu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 31 200 m drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

24 maja:
szw. par. **Verna** 347 z Plymouth.
26 maja:
niem. żagl. z mot. **Nanny** 141 z Larviku.
27 maja:
niem. par. **Dora Ahrens** 529 z Londynu,
niem. mot. **Dietrich Bohnekamp** 582 z Portershavnu.
28 maja:
duń. żagl. z mot. **Lovise** 51 z Vejle,
duń. par. **Fylla** 443 z Londynu,
niem. par. **Harald** 364 z Antwerpji.
Statki powyższe przywiozły łącznie 56 500 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gadński.

22 maja:
niem. par. **Gonzenheim** 2641 z Tampy.
26 maja:
gr. par. **Despina Lemos** 1895 z Seriphos.
28 maja:
gr. par. **Galunis** 1 381 z Tunisu,
niem. par. **Clara Kunstmann** 2 400 z Bony.
Statki powyższe przywiozły łącznie 15 800 ton fosfatów.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

22 maja:
norw. par. **Hella** 1 317 z Melövar.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy przez port gdański.

22 maja:
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. par. **Maggie** 175 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2390 **z Londynu (i z pas.),**
ang. par. Kolpino 1465 z Hullu (i z pas.),
niem. par. **Aeolus** 356 z Hamburga,
niem. par. **Ottilie** 286 z Hamburga,
niem. par. **Rhea** 293 z Bremy.
23 maja:
duń. par. **Uffe** 1164 z Manchesteru,
lit. par. **Lydys** 196 z Kłajpedy,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
niem. pr. **Imatra** 544 z Lubeki.
25 maja:
niem. par. **Rückforth Otto Ippen 17** — 282 z Królewca,
niem. par. **Nereus** 383 z Rotterdamu,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi, (i z pas.),
ang. par. **Baltonia** 2390 z Lipawy (i z pas.),
norw. par. **Bomma** 461 z Oslo.
26 maja:
niem. par. **Amrum** 558 z Hamburga,
27 maja:
niem. par. **Vineta** 299 z Szczecina,
fr. par. **Seine** 813 z Kopenhagi,
niem. par. **Phöbus** 362 z Rotterdamu.
28 maj:
niem. par. **Rudolf** 487 z Hamburga,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
niem. par. **Erna** 491 z Hamburga,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
ang. par. **Smoleńsk** 1534 z Londynu (i pos.),
łot. par. **Talvaldis** 252 z Tallinnu (kartofle).

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

22 maja:
szw. par. **Sven** 191 do Helsingforsu,
duń. par. **Estonia** 3 820 do Nowego Jorku (i z pas.),
hld. par. **Proteus** 605 do Amsterdamu,
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu,
niem. par. **Vineta** 299 do Szczecina,
szw. par. **Iris** 169 do Helsingborga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Lipawy (i z pas.).
23 maja:
niem. par. **Tatti** 344 do Kłajpedy.
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu.
24 maja:
niem. par. **Maggie** 175 do Lipawy,
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy,
niem. par. **Rhea** 293 do Bremy,
norw. par.**Ara** 557 do Bergen.
25 maja:
ang. par. **Minorca** 594 do Leith (i z drzewem),
niem. par. **Arcona** 303 do Kłajpedy (i z węglem).
26 maja:
ang. par. **Kolpino** 1 465 do Londynu (i z pas.),
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
fsk. par.**Aegir** 457 do Helsingforsu,
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Aeolus** 356 do Hamburga.
26 maja:
niem. par. **Imatra** 544 do Wyborga.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w drugej dekadzie maja.

(w tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 117.805, sól 1.340, parafina 395, cement 2.480, oleje 700, sól potasowa 250, soda 350, piryt 180.

Prod. roślinne: jęczmień 100, ow. strączkowe 71, mączka kartoflana 80, cukier sur. 580, rafinada 296, pasza dla bydła 80, otręby 610, melasa 4.220, drzewo 21 091, koniczyna 75, smoła2 42.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 41, jaja 109, bydło żywe 7, skóry 35.

WWÓZ. Prod. mineralne: fosforyty 4 200, kamienie 2 400, saletra chilijska 830, ruda żelazna 7.150, żelazo i stal 25, złom żelazny 19.294.

Prod. roślinne: pszenica 14.375, żyto 1.670, ryż 735, lniane siemię 510, żywica i kalafonja 17, oleje 230, ekstrakt garbnikowy 470.

Prod. zwierzęce: smalec 230, śledzie sol. 370, tłuszcze 145. skóry sol. 106.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
10. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	14. 6.	Lituania	Baltic America Line
14. 7.	„ „	„ „	20. 7.	„	„
29. 6.	„ „	„ „	3. 7.	Estonia	„
11. 6.	„ Londynu	„ Londynu	15. 6.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
12. 6.	„ Hull	„ Hull	15. 6.	Kowno	„
4. 6.	„ Londynu	„ Londynu	8. 6.	Tasso	„
5. 6.	„ Hull	„ Hull	8. 6.	Kolpino	„
8. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	8. 6.	Baltonia	Un. Baltic Corp.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
24. 5.	z Le Havre	do Le Havre	1. 6.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.